

МЕТОДИКА КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ КАТЕГОРИЧНОГО ВЫВОДА ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЭКСПЕРТА

Д.Д. Селюков

Проводимые судебная автотехническая и автодорожная экспертиза имеют общий объект исследования дорожно-транспортное происшествие (далее ДТП), которое сопряжено с деятельностью водителя и специалистов на государственном, ведомственном и инженерном уровне деятельности, отвечающих за безопасное функционирование системы «водитель – транспортное средство – условия дорожного движения» (далее ВТСУДД).

Предметом криминалистики при исследовании ДТП является установление психофизиологической закономерности причинно-следственной связи между психофизиологическими возможностями водителя в условиях дорожного движения в месте происшествия и ДТП или технической закономерности причинно-следственной связи между транспортным средством и ДТП или между дорожными условиями и ДТП, которые раскрывают преступление.

Для раскрытия преступления и его профилактики органы уголовного преследования и судебного правосудия должны поставить перед экспертом в постановлении и определении основной вопрос: «Имеется ли техническая причинно-следственная связь между транспортным средством и ДТП или дорожными условиями и ДТП?». Все остальные вопросы в постановлении и определении являются второстепенными и нужны для решения основного вопроса. Основной вопрос органы уголовного преследования и судебного правосудия не ставят перед экспертом автотехнической и автодорожной экспертизы по объективным и субъективным причинам. К ним относят:

- отсутствие унификации методик судебного экспертного исследования системы ВТСУДД в аварийной ситуации по причине «водителя», «транспортного средства» и «дорожных условий». Криминалистическая дорожно-транспортно- психофизиологическая, автотехническая и автодорожная экспертиза ДТП имеют свой объект исследования. Эти виды экспертиз требуют создания и развития, но все они включены в судебную автотехническую экспертизу, что некорректно с технической точки зрения;

- отсутствие технического нормативного правового акта, регламентирующего порядок и методики производства криминалистической экспертизы ДТП;

- отсутствие установленных психофизиологической и технической закономерностей между объектом исследования и ДТП;

- отсутствие постановки перед экспертом вопроса по оценке точности основного вывода заключения эксперта.

Событие самопроизвольного скольжения транспортного средства по причине дорожного фактора, приводящее к ДТП, возникает при въезде транспортного средства на скользкий локальный участок поверхности дорожного покрытия проезжей части автомобильной дороги или при попадании колеса транспортного средства в выбоину. Для этих случаев установлена техническая причинно-следственная связь между параметрами условий дорожного движения и ДТП [1, с. 160-163, 194-195].

Судебная автотехническая и автодорожная экспертиза и их виды, которые связаны с ДТП, являются технико-юридической наукой. Они сопряжены с измерением параметров объекта исследования приборами, которые имеют разную точность, и для них обязательна оценка точности и надежности, установленной технической закономерности причинно-следственной связи между транспортным средством и ДТП или между дорожным фактором в месте происшествия и ДТП.

Погрешности в измерении сдвигающей ($F_{сд.}$) и удерживающей ($F_{уд.}$) силы или сдвигающего ($M_{сд.}$) и удерживающего ($M_{уд.}$) момента сил определяют интервал, который определяет вероятностный вывод. За пределами этого интервала эксперт делает категоричный вывод о наличии технической причинно-следственной связи между дорожным фактором и ДТП или об ее отсутствии.

Точность закономерности технической причинно-следственной связи между параметрами дорожного факто-

рав месте происшествия и ДТП может быть выражена в абсолютных и относительных величинах, определяемых по формулам:

$$A\mathbb{Y}_{\text{уд}} = \mathbb{Y}_{\text{уд}} - \mathbb{Y}_{\text{уд. изм.}}, A\mathbb{Y}_{\text{сд}} = \mathbb{Y}_{\text{сд}} - \mathbb{Y}_{\text{сд. изм.}}, A\Gamma_{\text{уд}} = \pm 100\%, \\ AF'_{\text{СП}} = \pm 100\%,$$

$$AM_{\text{уд}} = M_{\text{уд}} - M_{\text{уд. изм.}}, AM_{\text{сд}} = M_{\text{сд}} - M_{\text{сд. изм.}}, AF'_{\text{у}} = \pm 100\%, \\ A\mathbb{Y}_{\text{сд}} = \pm 100\%, (1-8)$$

где $AF'_{\text{у.и.}}$, $A\mathbb{Y}_{\text{сд}}$, $AM_{\text{уд}}$, $AM_{\text{сд}}$ - погрешность измерения удерживающей и сдвигающей силы, удерживающего и сдвигающего момента сил, Н, Нм;

$\mathbb{Y}_{\text{уд}}$, $\mathbb{Y}_{\text{сд}}$, $M_{\text{уд}}$, $M_{\text{сд}}$ - действительные удерживающая и сдвигающая сила, удерживающий и сдвигающий момент сил, Н, Нм;

$\Gamma_{\text{уд. изм.}}$, $\Gamma_{\text{сд. изм.}}$, $M_{\text{уд. изм.}}$, $M_{\text{сд. изм.}}$ - измеренные удерживающая и сдвигающая сила, удерживающий и сдвигающий момент сил, Н, Нм;

$A\mathbb{Y}'_{\text{уд.и.}}$, $A\mathbb{Y}'_{\text{сд.и.}}$, $AM'_{\text{уд}}$, $AM'_{\text{сд}}$ - относительная погрешность измерения удерживающей и сдвигающей силы и удерживающего и сдвигающего момента сил, %.

Выводы.

1. Криминалистическая оценка категоричного вывода заключения эксперта судебной автотехнической и автодорожной экспертизы ДТП возможна после установления закономерности и погрешностей измерения (определения) входящих в нее параметров.

2. Для совершенствования судебной автотехнической и автодорожной экспертизы ДТП необходимо определять надежность устанавливаемой технической причинно-следственной связи между параметрами транспортного средства и ДТП или между параметрами условий дорожного движения и ДТП.

Литература:

1. *Селюков, Д.Д.* Судебная дорожная экспертиза /Д.Д.Селюков.— Минск, Харвест, 2008. – 416 с.